

papers at [core.ac.uk](http://core.ac.uk)



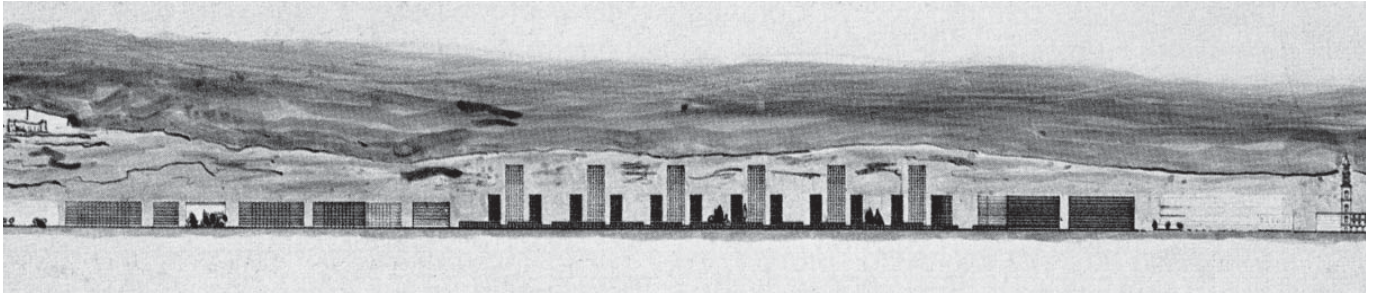
He querido hablar del Plan de 1946 para entender mejor las arquitecturas que Luigi Cosenza pensó después del Plan, las cuales, a mi juicio, ejemplifican de manera explícita lo que en las obras precedentes estaba implícito: la relación con el lugar, o sea, con la ciudad, con el todo. Es más, creo que los proyectos nacidos después del trabajo del Plan, además de aclarar las obras precedentes, parecen sintetizar las vicisitudes de

provided by UPC

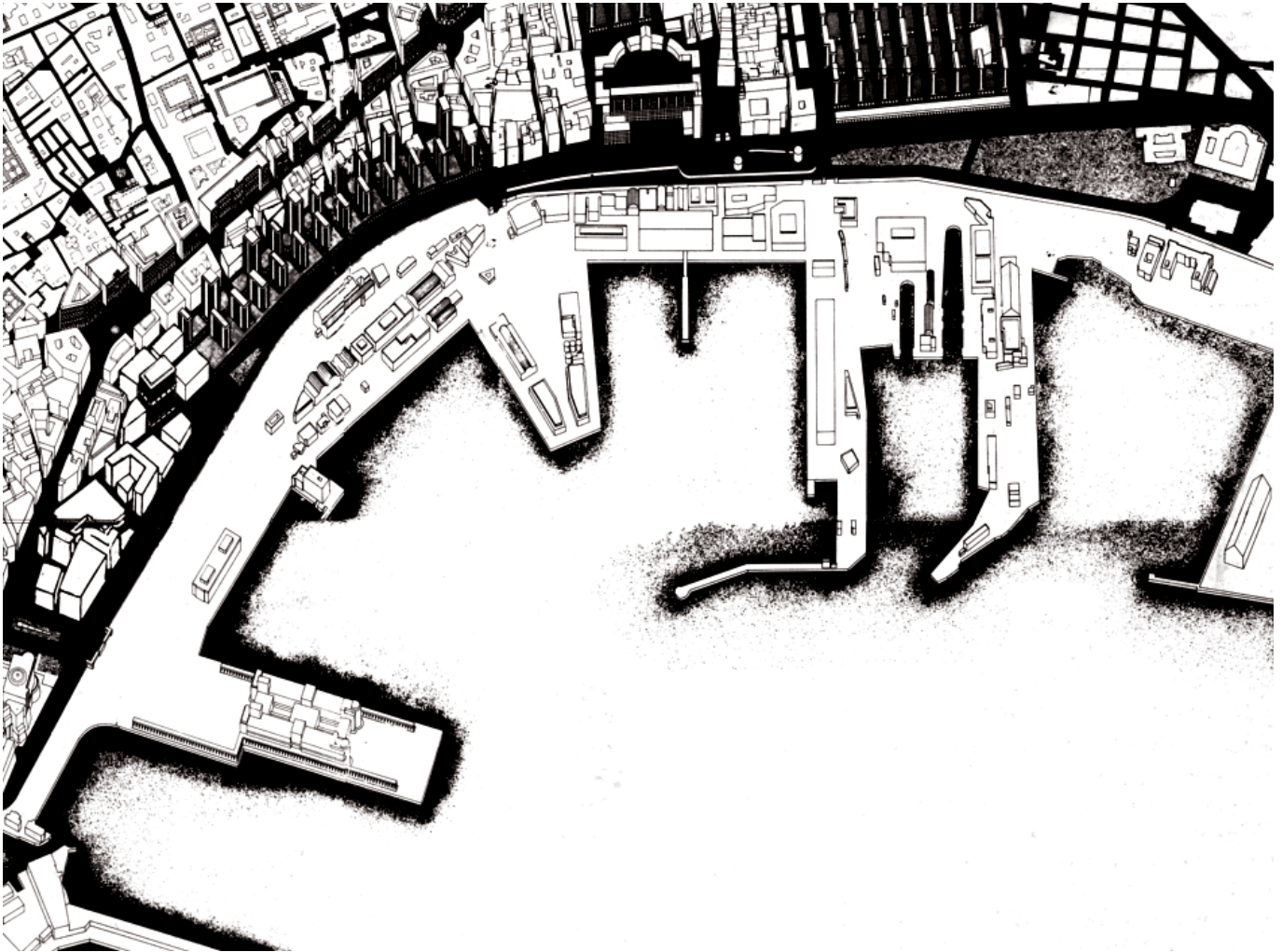
posguerra, para transformar la ciudad existente.

Un enfrentamiento iniciado, por cierto, sobre la base de las ideas y de los proyectos de los años veinte y treinta, que se prolongará a lo largo de todo el período de la reconstrucción y también después, durante el cual la arquitectura parece salir perdedora, a pesar de las obras del mismo Cosenza, que parecen confirmar el enriquecimiento y no el hundimiento de la arquitectura en el Plan.

Porque, a la par de la gran arquitectura del siglo XVIII, construcciones como la fábrica Olivetti en Pozzuoli muestran la progresiva evolución de la arquitectura a través de la adquisición de referencias y contextos territoriales nuevos, respecto a los angostos límites de la ciudad existente: había que sacar a la ciudad de sus viejas miserias, no con furia iconoclasta sino con nuevas reglas, que la arquitectura moderna, como dijo Ridolfi, no había tenido ocasión de experimentar dentro de



2



3

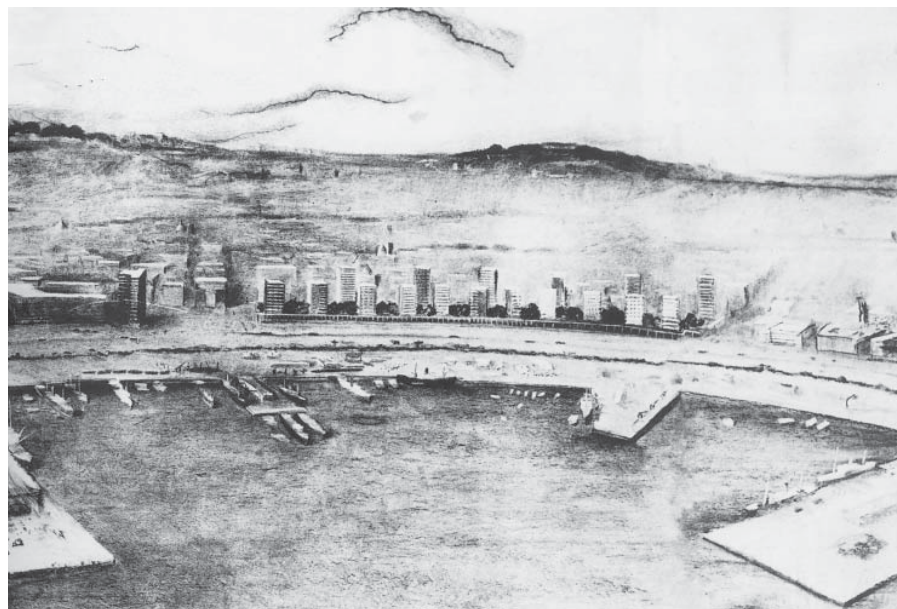
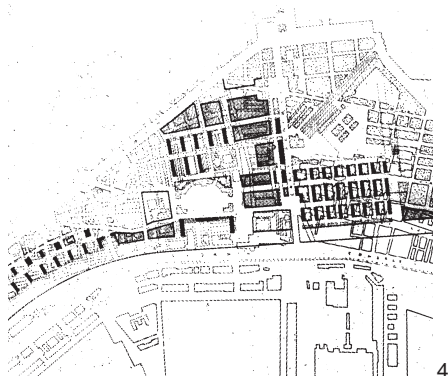


Plan de reconstrucción de los barrios *Porto, Mercato y Pendino*, 1946:

1. Planta general
2. Perfil desde el mar
3. Axonometría de la *Via Marittima*
4. Plan de la *Via Marittima*
5. Vista desde el mar

L. Cosenza. Proyecto para un edificio en la *Piazza Mercato*, 1948:

6. Vista de la planta baja en relación con la *Via Marittima*
7. Vista noroeste



la ciudad, pero había sabido encontrar en el territorio, en el *plein air*. Lo nuevo ha entrado igualmente en la ciudad existente, y lo sabemos bien en Nápoles, pero sin reglas, banalmente y sin plan.

Anulado ya desde antes y desautorizado, el Plan de 1946 es un plan "herético" porque propone la transformación de Nápoles en sentido productivo-industrial, planteando la entrada de lo verdaderamente nuevo en la ciudad de la historia.

Y se produce el rechazo.

Pero también planes más "cómodos" corren la misma suerte, como el actual, que a pesar de ser vigente ha sido alterado por más de 2.000 modificaciones.

Una ciudad difícil, desde cualquier punto de vista, porque se ve reducida a ser un banco de prueba de cualquier experimentación: política, empresarial, técnica.

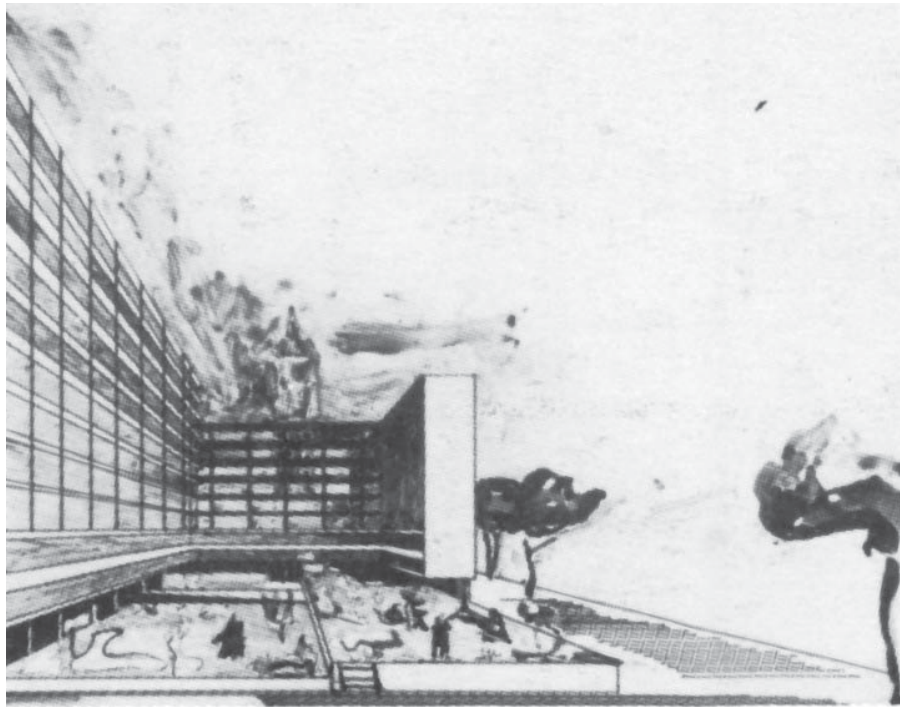
Así "*Nápoles curiosamente rechaza el Plan*" (Samonà, Casabella 23, 1959) [...]

## La arquitectura del Plan

"La exigencia de plasmar una masa heterogénea y a menudo gigantesca de materiales según una ley formal igualmente válida para cada elemento implica una reducción de la forma arquitectónica a su exigencia más sobria, más necesaria, más general: una reducción de las formas geométricas cúbicas, que representan los elementos fundamentales de cada arquitectura. [...]"

Plasmar grandes masas según una ley general, dominando la multiplicidad [...]; el caso general, la ley, vienen exaltados y evidenciados, mientras la excepción se aparta, el matiz se borra; reina la medida, que obliga el caos a volverse forma, forma lógica, unívoca, matemática: ley".

Con esta cita de L. Hilberseimer que concluye *La arquitectura de la gran ciudad*, de 1927, presentamos algunas notas relativas a la arquitectura del Plan del 1946, convencidos de la correspondencia



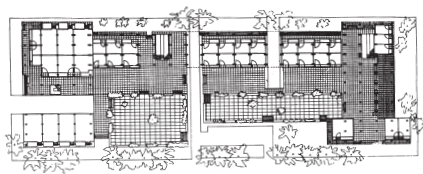
6



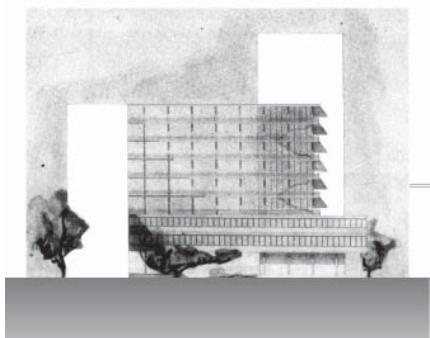
7

L. Cosenza. Proyecto para un edificio en la Piazza Mercato, 1948:

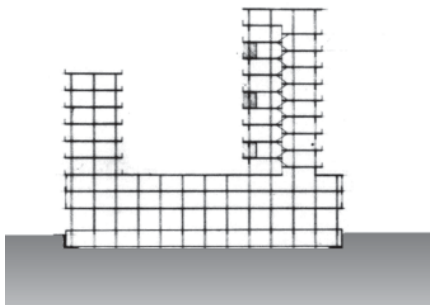
8. Planta baja
9. Fachada este
10. Sección transversal
11. Vista noreste desde la Piazza Mercato



8



9



10

existente entre algunas formulaciones teóricas del racionalismo arquitectónico y las decisiones adoptadas por el Plan para Nápoles, y su validez y pertinencia respecto a la tradición arquitectónica y urbanística de la ciudad.

Decisiones válidas, respeto a la arquitectura de Nápoles, que a pesar de los resultados caóticos de su imagen, debidos a viejas superposiciones (al punto de hacer ver en ellos, de manera errónea el verdadero *genius loci*) dejan pocas dudas sobre su sustancial vocación de orden, expresada a través de la construcción de varias y diferentes partes urbanas y en los relativos planteamientos morfológicos y tipológicos.

Y a pesar de todo, puede incluso convertirse en "herética" la postura de quien, reconociendo las alteraciones que han constituido ofensas a las más variadas culturas con las cuales se ha construido la ciudad en el tiempo, escoge, donde todavía es posible, la recuperación de sus razones originarias, una progresiva racionalidad, además necesaria para un territorio en donde los elementos naturales parecen estar siempre listos para legitimar la "excepción", la redundancia, el "caos". ¿No resultan incluso espléndidas algunas de las excepciones que Nápoles posee, construidas a lo largo de su historia? ¿Y no es ya a través de la *Tavola Strozzi* que se evidencia cómo aquellas "excepciones" acaban por atenuarse dentro del escenario espléndido de las colinas, también ellas, a su vez, continua y perezosamente erosionadas, en lugar de ser exaltadas como en algunos momentos pareció que debía ocurrir?

¿Era posible desenredar la madeja napolitana para, como dice Hilberseimer "*plasmear una masa heterogénea y a menudo gigantesca de materiales según una ley formal igualmente válida*"?

A estas y a otras muchas preguntas, que es necesario plantearse, y que se pueden reconducir a la hipótesis productiva para Nápoles, contestamos a

través de algunos proyectos que aquel plan puso en marcha con aquél plan, empezando, en particular, con el que fue el más discutido, y que por otro lado consideramos el que mejor ejemplifica la coincidencia entre elección de arquitectura y elección de plan: el proyecto para *Piazza Marittima* que, por su valor emblemático, va más allá de la experiencia misma del problema particular que representa -el frente marítimo del puerto de Nápoles- para convertirse en proyecto, en arquitectura realizada, que se puede citar como arquitectura *tout court*; lo mismo podemos decir a propósito del contenido estilístico de los edificios renacentistas, prescindiendo de la depuración lingüística alcanzada.

El primer rol asumido por el proyecto es el de organizar una nueva relación entre el mar y una parte central de la ciudad de la historia; un problema que no ha tenido solución a lo largo del tiempo porque, desde el principio, la implantación morfológica de la zona se había definido disponiendo las manzanas y las principales calles adosadas y paralelas a la muralla y a la línea de costa, dejando pocas aberturas hacia el mar. Este problema había sido planteado pero no resuelto a lo largo de las intervenciones del Plan de 1885, que habían subdividido el área en varias direcciones pero no habían reconocido nuevas directrices de conexión entre la zona y los nuevos muelles del puerto, el cual, por otro lado, quedaba encerrado respecto a la ciudad, también por efecto de la extendida militarización.

Hay que recordar también que en el último conflicto mundial los barrios del puerto habían sido dañados en el 70% de sus edificios, sobre todo los que miraban al mar, y lo que quedaba, aparte de algunos importantes monumentos, constituía el simulacro de viejos barrios mercantiles. El simulacro del desarrollo industrial y comercial de Nápoles que nunca se llevó a cabo, testimoniado a



través de la reducción meramente residencial, con crecimiento en altura de las antiguas manzanas medievales, que a su vez se redujeron posteriormente a bloques alineados en el plan del s. XVIII.

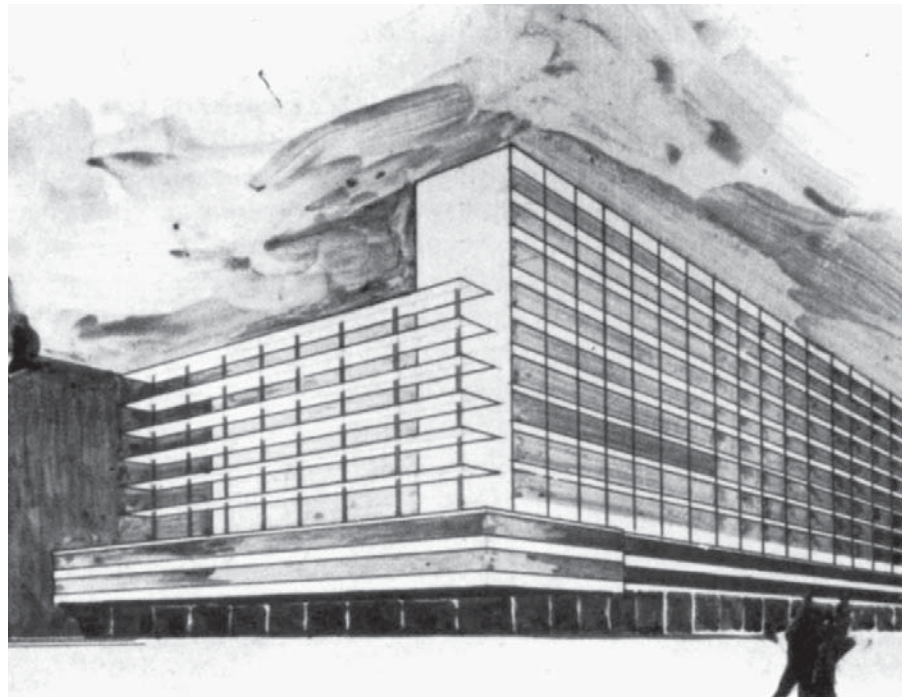
De ahí pues el doble problema del área: el de una nueva implantación morfológica para la zona, esta vez abierta hacia el puerto, y el de una adecuada estructura tipológica para los nuevos edificios, capaz de estimular la institución de nuevas relaciones entre el área, la parte trasera y las laterales de la intervención.

Hay que añadir que, allí donde algunas trazas de las calles preexistentes concurren a la transformación propuesta son confirmadas (zona *Carminé*) a través de la adopción de distintos tipos edilicios, evidenciando la intención de enriquecer, donde fuese posible y con aceptables variaciones, la imagen urbana del área que, por su posición y por el sistema arquitectónico adoptado, introduce en la ciudad, renovándolo, el típico paisaje técnico industrial del puerto.

Aquí está también, respecto a otros proyectos precedentes y posteriores, la "herejía" de este plan: la de haber ubicado un polo realmente direccional de la ciudad (en parte también con residencias) allí donde, con otro semblante, siempre se habían desarrollado intercambios y comercios.

La elección del esquema tipológico utilizado -cuerpo bajo cuadrangular de tres plantas, con superposición de cuerpos en línea o torres (escalonadas y de distintas alturas en función de la dimensión de la calle)- equivale a una elección fundamentada y recurrente en los proyectos y en las realizaciones de muchos maestros de la arquitectura moderna. Baste citar entre los extranjeros a Mies, Le Corbusier, Hilberseimer; entre los italianos a Terragni, Bottoni, Samonà.

Pero hay que decir que la propuesta de *la Maritima* no constituye solamente una importante verificación del tema asumido, sino una contribución original en su



12. La estructura ordenada del Barrio del Vasto del siglo XIX frente el desorden urbanístico de los nuevos barrios de la ciudad. Fotografía de Mayorga-Fontana
13. Fragmento de la *Tavola Strozzi*, 1464

evolución como tema de investigación tipológica. Tema que debe entenderse como el típico carácter colectivo de la investigación arquitectónica, donde la amplia repetición de las referencias asumidas evidencia el empeño común en la identificación de los problemas y en la elaboración de respuestas cada vez más avanzadas, de tal forma que cada proyecto explica y aclara los anteriores y los siguientes, sobre las bases de una *verificación en la realidad*.

El sistema, por otro lado, no nace desde cero y debe entenderse como el resultado de una fase de búsqueda que determina el momento de cambio entre la ciudad compacta y la ciudad moderna, donde también físicamente, mediante la arquitectura, se evidencia la intención de dar cuenta de tal traumático cambio, manteniendo, con el cuerpo bajo, la continuidad de la estructura vial, sea vieja o nueva, pero interrumpiéndola en la parte superior con cuerpos altos y libres en el espacio.

Es decir: allí donde no se pueden eliminar altas densidades y multiplicidad de funciones, o sea, allí donde la cantidad de suelo disponible y el trazado del plan no permiten articulaciones morfológicas y tipológicas más libres, todavía es posible adoptar un esquema que componga cuerpos con distintos caracteres y distintos roles, sin que esto implique perpetuar el mantenimiento de una alineación compacta y cerrada, además inútil en este caso, debido al valor de figura completa que posee el proyecto al definir el frente marítimo de la intervención.

Es, de hecho, la relación entre esa figura completa y el elemento singular, conjuntamente con la libre posibilidad de componer cuerpos bajos y cuerpos altos, lo que impide transgredir tanto el proyecto estilístico de los edificios singulares como el carácter necesariamente repetitivo de ellos.

Allí donde el *vedutismo* de las representaciones maríneas de la ciudad había

celebrado los engañosos "matices" del "pesebre" napolitano, resulta necesario aplicar un principio de orden, construyendo una base segura, pero también transparente y no banalmente cerrada con la enésima alineación. Éstos son puntos de una reflexión para entender correctamente la expresión, a la que se hacía referencia antes, sobre la *verificación en la realidad* de las ideas y de las referencias a la *Marítima*: no las vicisitudes que han acompañado su construcción a lo largo de cuarenta años, con las continuas derogaciones y las numerosas modificaciones, ni mucho menos, las relativas a cuestiones de gusto (la americanizante estereometría de las torres, etc.), a través de las cuales todavía se proponen las mismas críticas contenidas en las alegaciones de 1945. La realidad era y es el tema asumido: el problema del área, respecto al nivel de evolución alcanzado con la propuesta en la correspondiente fase de la investigación arquitectónica.

Fragmento extraído del libro: G. Cosenza, F.D. Moccia. *Luigi Cosenza. l'opera completa*. Electa, Nápoles, 1987

*Salvatore Bisogni es arquitecto y catedrático de Progettazione architettonica de la Università degli Studi di Napoli "Federico II".*





